

# Buchfahrplan

## Tharanter Rampe

Dresden Hbf. - Chemnitz Hbf. und zuruck.

DB 6257 - DB 6258 - DB 6261

## Track list

## Tharanter Incline

Dresden Central Station - Chemnitz Central Station and back.

DB 6257 - DB 6258 - DB 6261



Version 0.1.7

Nur für TSW2  
Only for TSW2

# Inhalt

Hallo Eisenbahnfreund	4
Die Hl signale der Deutsche Reichsbahn.	6
Neigezüge.	8
Sondersignale beim falschfahrt/sperrfahrt.	9
Geschwindigkeitstafeln Lf 6, Lf 7 und PZB magnete.	11
Erklärung der Tabelle. (Spalte)	13
DB 6257 - DB 6258 - DB 6645 - Dresden Hbf. - Chemnitz Hbf. - (IRE - Guterzüge)	14
DB 6257 - DB 6258 - DB 6645 - Dresden Hbf. - Chemnitz Hbf. - (RB - RE Züge)	23
DB 6257 - DB 6258 - DB 6645 - Chemnitz Hbf. - Dresden Hbf. (Alle Zugarten)	32

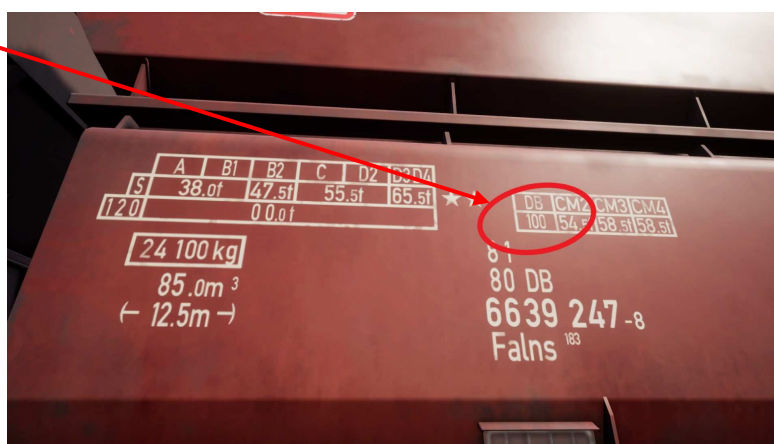
# Content

Hallo Railroad Fan	5
The HI signalling system of the "Deutsche Reichsbahn"	7
Tilting Trains.	9
Special Signals for uncommon left hand traffic.	10
Speed restriction Posts Lf 6, Lf 7 and PZB Magnets.	12
Explanation of the tables (columns).	13
DB 6257 / Db 6258 / DB 6645 - (IRE, Freight Trains) Dresden Central Station. - Chemnitz Central Station.	14
DB 6257 / Db 6258 / DB 6645 - (RB and RE Trains) Dresden Central Station. - Chemnitz Central Station.	23
DB 6257 / Db 6258 / DB 6645 - (All Train Types) Chemnitz Central Station. - Dresden Central Station.	32

## Hallo Eisenbahnfreund,

Hier ist daß Buchfahrplan der TSW2 strecke Dresden Hbf. - Riesa Hbf. v.v. Es handelt sich um ein PDF beta Version und muss noch mal verbessert worden. Wann sie weitere auskünfte besitzt die diese strecke angeht und damit Verbesserungen anbringen kann, bitte schreiben sie mir sofort. Sie können jetzt ohne Nutzung der HUD display diese ganze strecke fahren. Beachten sie mal daß die Lichtsignale führend sind und können unbedingt ein örtliches geschwindigkeit anzeigen.

Die Geschwindigkeitsabschnitt für Guterzüge ist schon im allgemein mit 20 km/h verringert im Gegensatz zum Personenzüge mit ein Maximum von 120 km/h. welche zum bestimmte Güterzüge gültig sind. Z.b. Guterzüge mit Falns wagens darf nicht schneller fahren als **100** km/h.



Im Buchfahrplan ist daß unterschied zwischen Abzweig (Abzw.) und Anshluß (Anschl.) zum verdeutlichen der Menge eisenbahndreiecken welche diese strecke umfaßt.

Abzw: Abzweig: Im Fahrtrichtung nach links oder rechts von der Gleis ab.

Ansch: Anschluß: Im Fahrtrichtung von links oder rechts zusammen kommend.

**WA:** Weichen **A** usfahrt; Weichen im Fahrtrichtung am Hauptstrecke **ZUM** ein wichtiges Gbf. Rbf. Bw. usw.

**WE:** Weichen **E** infahrt; Weichen im Fahrtrichtung am Hauptstrecke **VON** ein wichtiges Gbf. Rbf. Bw. usw.

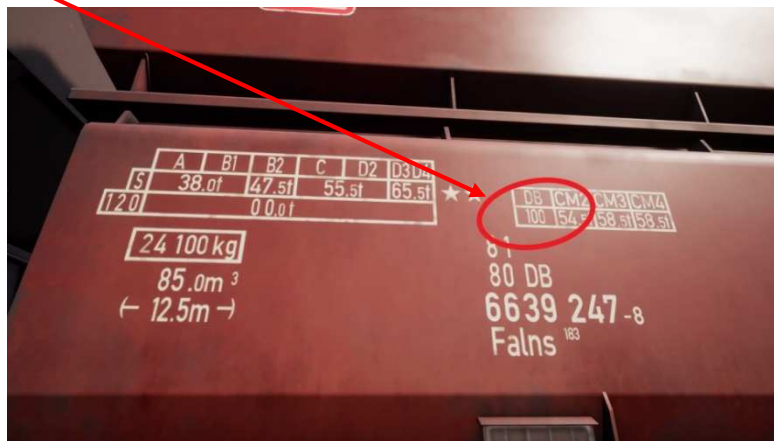
Der große Anzahl der strecken data ist genutzt von: OpenRailwayMap, Bahnstatistik and Wikipedia.

Viel spaß,

## Hello Railroadfan.

Here is the Track List of the TSW2 route Region from Dresden Central Station to Riesa Central Station and back. This is a Beta version and some editing and adaptations still must be carried out. You are able to drive this route completely without the use of the HUD display. Please be advised that signals are able to show a different local speed limit aspect you need to follow.

The column containing the speed limits for freight trains is normally reduced to 20 km/h slower in comparison with passenger trains which also includes the max. line speed of 120 km/h. for designated freight trains. For example: Freight Trains containing Falns Hoppers are restricted to **100** km/h.



This track list contains a defined difference between Junction Incoming (Jcn. Incoming) and Junction Outgoing (Jcn. Outgoing) due to the many interchanges this route contains.

**Abzw. (Abzweig)**

Pronounce: Ahb'Swaigh.

Jcn. Outgoing :

A line turns out to the left or to the right from your direction of travel.

**Anschl. (Anschluß)**

Pronounce: Ahn'Sloosh.

Jcn. Incoming :

Merging line coming from the left or from the right in your direction of travel.

**PO.: (Point Outgoing)**

Point or Switch in the main line turning Otwards a major Freight Yard, Branch line, Depot. etc, in your direction of travel.

**PI: (Point Incoming)**

Point pr Switch in the main line merging with an Incoming track from a major Freight Yard, Branch line, Depot etc, in your direction of travel.

Furthermore is the track data used from: OpenRailwayMap, Bahnstatistik and Wikipedia

Have fun.

## Die HL signale der Deutsche Reichsbahn,

Der HL signale kommen mit der Strecke Dresden-Riesa zum einsatz im TSW2. Weiterhin sind keine auskünfte im Spiel zu sehen nur wann der HUD Display gezeichnet wird.

Diese veraltete signale worden schon ersästs mit der heutigen Ks Signale welche ursprung bei der DR sowie bei der DB liegt.

Anfang 60'er jahre war der DR mit der signalisierung der DR strecke beschäftigt zum Ersatz der veraltete formsignale im Ost Deutschland und bessere bedeutung der Geschwindigkeiten dar zu stellen Damit hat der DR der HL (HauptLichtsignale) versuchsweise in der 60'er jahren experimentiert und weiter ausgebaut welche von Russland übernommen war wegen der damalige herrschend politische Unterlage.

Die HL signale sind weiter unterschiedlich weil am signal kein geschwindigkeit angedeutet wird mit ein oder zwei ziffern. Damit hat der DR ein besonderes signalsystem entwickelt. Der heutigen Ks Signale sind teils am der DR signale gegründet und teilwiese auch der DB signale entspricht

Es ist notwendig die HL signale von UNTEN nach OBEN zu lesen und zu verstehen. Wir sind gewöhn signale von OBEN nach UNTEN zu lesen aber beim HL signalisierung ist es absolut notwendig diese signale von unten nach oben zu lesen.

Ein vereinfachter Signalbuch der DR HL Signale im 4 verschiedene sprache habe ich schon Anfang Dezember 2021 hergestellt und bestimmen meistens die DR HL signale und sonstige Signale welche auf diese Strecke vorhanden sind. Fur weitere auskunfte diese signale verweis ich ihn zu dieser Signalbuch welche am [www.rail-sim.de](http://www.rail-sim.de) ; [www.simtogether.nl](http://www.simtogether.nl) und [www.railsim-fr.com](http://www.railsim-fr.com) herunter zu laden ist.



## The H1 signalling system of the "Deutsche Reichsbahn",

The H1 signals comes and with the route Dresden-Riesa and are functional within TSW2. Furthermore no any information is provided in the simulation itself but unfortunately only at the HUD display.

This outdated signal system now will be replaced when the infrastructure of the route will become renewed and updated and will be replaced by the new Ks Signal system which is rooted in both systems H1 of the DR and the H/V signals of the DB

At the beginning of the 60's started the DR testing a new type of light signals to replace the older mechanical signals which was widely spread throughout East Germany and was rooted at the Russian signal system due to the political situation at that time.

The DR started to test with simplifying the method of ordering speed restrictions. The unique system the DR created was aimed at signals without an additional set of signals showing a (set of) number(s). This system became widely used throughout the network of the DR.

It is absolute necessary to read this type of signals from BOTTOM to the TOP instead of reading the signals from the top to the bottom as we are used to.

A simplified Signal book has been set up in 4 different languages and is released in de beginning of December 2021 including the DR H1 signals and additional signals which are present at this route. For more information about this type of signals please refer to the Simplified German Signal Book at: [www.rail-sim.de](http://www.rail-sim.de) ; [www.simtogether.nl](http://www.simtogether.nl) and [www.railsim-fr.com](http://www.railsim-fr.com) where you can download a copy of that Signal Book.



## Neigezüge

Die Tharanter Rampe ist bekannt um die viele kurven und Neigungen die der Strecke führen. Alzo auch wegen der viele Geschw. Beschränkungen ist es mal schwer hier zu fahren da man als Tfz. stets die geschwindigkeit überwachen muss. Um die bogen mit höheren geschwindigkeit zu befahren zu können, haben die Eisenbahn Konzernen in der Welt versucht Züge zu bauen die mit höheren Geschwindigkeiten durch enge bogen befahren können. Dazu ist schon auch der Br. 612 entwickelt geworden die in diese TSW2 strecke vorhanden ist mit funktionsfähige Neigetechnik. Hierunter blicken wir ein wenig zu der Hintergrund dieser Zug art. Auf der Tharanter Rampe können GNT. Züge dadurch ca. 10% erhöhen.

Die zugelassen Höchstgeschwindigkeit sind nach verhältnisse in einem tabelle untergebracht (Km/h.).

Normal	Neige (GNT)
60	70
70	80
80	90
90	100 / 110
100	120
110	130
120	140



### **Gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung:** (Quelle: Wikipedia)

Bei Schienenfahrzeugen steht Neigetechnik konkret für eine **Gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung** bei der die Wagenkästen eines Eisenbahnzuges gegenüber ihrem Fahrwerk zur Kurveninnenseite geneigt werden. Die Neigetechnik erlaubt damit ein schnelleres Durchfahren von Gleisbögen ohne das die im Wagenkasten auftretenden waagerechten Anteile der Zentripetalkraft einen bestimmten Toleranzwert überschreiten. Dies wird auch als „**bogenschnelles Fahren**“ bezeichnet. Bei nicht erhöhter Geschwindigkeit (*Regelgeschwindigkeit, konventionelle Geschwindigkeit*) kann das System genutzt werden, um die Kurvenfahrt, durch eine geringere auf den Fahrgast wirkende seitliche Kraft, angenehmer zu gestalten. Die Hersteller einiger Neigetechniksysteme sprechen hier von einer „Komfortneigung“. Nicht alle Fahrzeuge mit Neigetechnik besitzen diese Einstellung. Man unterscheidet zwischen passiver und aktiver Neigetechnik:

- Bei der **passiven Neigetechnik** sind die Wagenkästen oberhalb ihres Schwerpunktes an erhöhten Fortsätzen des Fahrwerksträgers aufgehängt.
- Bei der **aktiven Neigetechnik** sorgen hydraulische Stellzylinder (Hydraulikzylinder) oder ein elektrischer Stellantrieb (E-Motor mit hochuntersetztem Getriebe und Spindelantrieb, der die Rotationsbewegung des E-Motors in eine lineare Bewegung umsetzt) dafür, dass die Wagenkästen auslenken. Der Neigewinkel kann bis 8,6° betragen.



## Tilting Trains

The Tharanter Rampe (Incline) is well known because of the many curves and gradients along the route. It is hard to maintain the right speed because of the many speed restrictions this line contains and as driver you need to pay a continuous vigilances in order to keep track of the right speed restrictions and signals.

To make it possible to drive curved route with higher speeds the Railway Companies worldwide sought for a train type that could handle this curves on higher speed. This has resulted in Tilting trains such as the Class 612 which is present in this TSW2 route and which contains tilting technique which fully functional which allows Tilting trains to increase the speed by 10% in comparison with regular trains at the Tharanter Rampe (Incline)

The permitted comparable speeds are listed here below. (Km/h.)

Normal	Tilting (GNT)
60	70
70	80
80	90
90	100 / 110
100	120
110	130
120	140



### **Curve Depending Coach Body Tilting Technique:** *(Source: Wikipedia)*

A **tilting train** is a train that has a mechanism enabling increased speed on regular rail tracks. As a train (or other vehicle) rounds a curve at speed, objects inside the train experience centrifugal force. This can cause packages to slide about or seated passengers to feel squashed by the outboard armrest, and standing passengers to lose their balance. Tilting trains are designed to counteract this by tilting the carriages towards the inside of the curve, thus compensating for the g-force. The train may be constructed such that inertial forces cause the tilting (*passive tilt*), or it may have a computer-controlled powered mechanism (*active tilt*).

Two major types of Tilting techniques are commonly known:

- **Passive Tilting Technique:**  
The Body of the train is situated above the Centre of Gravity due to the constructed steel arms mounted at the bogies of the train carriages, carrying the body of the train.
- **Aktive Tiling Technique:**  
A set of hydraulic cylinders or powered by an electric force (Electric motor mounted on top of a construction of arms and spindles) that reacts at the linear forces of the electric motor that translates that linear motion into a tilting lift of the body of the train. The angle of the tilting lift/rotation can increase until 8.6 %

## Sondersignale beim falschfahrt/Sperrfahrt.

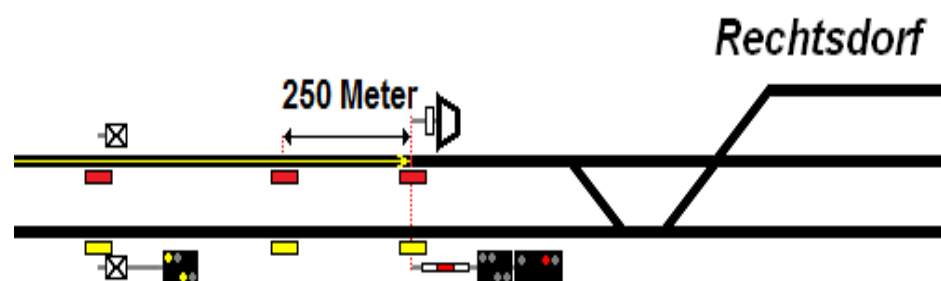
Beim falschfahrt gibst es besondere signale die der linker gleis sicheren ohne einige Beschleunigung einer Lichtsignale beim falschfahrt. Dazu wird als Hauptsignal der Ne1 Trapeztafel verwendet Deswegen wird einer Vorsignaltafel dargestellt mit PZB magnet im bremswegabstand von der Ne1 Trapeztafel. Die Trapeztafel sichern weichen und bahnhöfe beim falschfahrt am linker Gleis wo kein Lichtsignal vorhanden ist.

Sie müssen ständig bevor der Trapeztafel Ne1 anhalten und daß Zentral Stellwerk benachrichtigen und unbedingt zustimmung fragen zum weiterfahrt. Der Trapeztafel ist schon ausgestattet mit ein Km. Angabe. Es ist notwendig daß sie der frage zum weiterfahrt durchfuhr. Der inhalber der örtlichen Stellwerk wird ihn mal der zustimmung zuschicken. Dann können sie weiterfahren und der PZB freischalten durch die PZB befehl taste zu bedienen sondern werden sie mal ein zwangbremsung bekommen. Sie müssen auf Sicht weiterfahren mit höchstens 25 km/h. bis zum nächsten signal. Bitte vergessen sie wiederum nicht die PZB frei zu schalten sondern werden sie (wiederum) ein zwangbremsung bekommen.

## Special Signals for uncommon left hand traffic.

When driving left hand there are special signals with a designated purpose on left hand traffic. These signal posts are used instead of light signals. This Trapezium posts (DBAG Ril Ne1) are protecting points, cross-overs, single- and double-slips and turn-outs on the mainline along the LEFT hand track side and either the left side of the track when driving left hand. (Falschfahrt) The Ne1 post is assigned with a Km. marker as well underneath the Trapezium plate.

Prior to this Ne1 Marker a Distance Post is positioned on braking distance of the Ne1 post with a PZB magnet. You need to acknowledge the PZB magnet as normal. Proceed with restricted speed and stop at the "Ne1" Trapezium post. Request permission to pass the Trapezium post (Equal to SPAD) When the route is cleared by the signaller you now proceed with 25 km/h. max. until the next signal. Do not forget to overrule (Befehl) the PZB magnet on proceeding otherwise an emergency stop will be forced.



DBAG Ril 301; Ne1 Trapeztafel mit Km. angabe.

DBAG Ril 301; Ne1 Trapezium post with Km. notification.

## Geschwindigkeitstafeln Lf 6, Lf 7 und PZB Magnete.

Daß DGAB PZB90 (Ehem. Indusie) system funktioniert nur wann die PZB beim aufrusten der zug eingeschaltet ist geworden. Im realer welt dürfen Sie ohne PZB nicht fahren. Der PZB schalter ist meistens hinten der lokführer im elektro schalt schrank oder im Maschinenraum der lok an zu treffen.

In der tabelle ist seit der letzte Ausgabe der Buchfahrplan der Hamburg-Lübeck strecke einer verbesserte angabe zum erwartete Geschwindigkeitsbeschränkung Lf 6 hingefügd welche mit einer PZB magnet gesichert ist.



### *Lf 6 Ankündigungstafel Geschw. Beschränkung.*

Geschw. verringern bis zum 10 fache der Ziffer der geschw. erreicht ist. Am Schienenstrang ist die PZB Magnet gut zu erkennen. Beim überfahren solches PZB Magnete musst daß Magnet-signal unbedingt bestätigt werden.



Dazu bedienen Sie mal der "Wachsam" taste der PZB bedienungstasten meistens links auf der Fahrpult zu finden. Am PC Tastatur ist daß der "Page Down" (US beleg) taste für mindestens 3 Sekunden.

Ohne Bestätigung von daß PZB signal mit der PZB taste wird unbedingt ein PZB Zwangsbremung durchgeführt.



Lf 7 Anfangstafel der Geschwindigkeitsbeschränkung Die 10-fache Geschw. darf nicht überschritten worden. Diese tafel wird nicht gesichert mit einem PZB magnet. Trotzdem musst hier die Geschwindigkeitsbeschränkung durchgeführt sein.

In der vorbildspalte hierunter ist zu sehen wie der Lf 6 mit Magnet angezeigt wird;

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
		▼ 9		Lf 6 Tafel symbol mit ziffer. (10 fache Km/h. ) Gültig für normale Züge.		
10.2				Lf 6 Tafel ausgestattet mit PZB Magnet. Anfang Bremsweg		
11.2	90	100	70			

Nicht am alle Lf 6 signale wurden mit einem PZB magnet versehen. Nur die Lf 6 tafeln welche wichtig sind, sind mit einem PZB Magnet ausgestattet mit ständiges (1000 Hz) Freq.-signal.

## Speed Restriction Posts Lf 6, Lf 7 and PZB Magnets.

The DBAG (Federal German Railway) protection system PZB90 (Indusi) System is function when the system is switched on. In the real world it is mandatory to have this system working during service. The switch can be found at the panel behind the train driver or at the switch panel in the engine room corridor.

In the track list of previous released Hamburg-Luebeck line a small improved notification of oncoming speed restriction warning posts (Lf 6) when equipped with a PZB protection magnet.



### **Lf 6 Advance Warning post.**

Reduce speed until 10 times the digit indicates in advance. A PZB protection magnet is mounted directly next of the rail. When passing this type of PZB magnet it is mandatory to acknowledge the PZB system.



The PZB 'Acknowledge' button is mainly left of the driving controls as part of the PZB buttons.

At the PC keyboard you need to push the "Page Down" (US keyboard) button for about 3 sekonds. The 1000 Hz Yellow indicator will lit and the Train type lamp will start flashing.



### **Lf 7 Restricted Speed Post / Line Speed Post.**

The line / restricted speed may not be exceeded. This speed post is not secured with a PZB magnet. Though the speed restriction commences here.

In the record here below shows the notification method how to expected PZB speed restriction LF 6 with magnet is implemented.

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
				Lf 6 Speed post symbol with a digit. (10 times Km/h. ) For regular trains.		
10.2		▼ 9		Lf 6 Speed post equipped with a PZB Magnet. Reducing Speed starts at this point and must be in effect at Speed Post Lf 7.		
11.2	90	100	70			

Not all Speed warning posts are fitted with a protection magnet, only those who are important covering a dangerous or designated track or area and are fitted with a 1000 Hz Freq. signal.

Erklärung der tabelle (Spalte).	
Tabellnummer	
1	Angabe von der kilometertafeln entlang der bestimmte strecke.
2a	Zulässige geschwindigkeit ab genannte Km. tafel für Personenzüge. PZB geschw. tafeln werden angedeutet auf einem Hellgelbes Untergrund. (Siehe Seite 9)
2b	Zulässige geschwindigkeit ab genannte Km. tafel für Neigezüge (Br 612)
2c	Zulässige geschwindigkeit ab genannte Km. tafel für Güterzüge.
3a	Benennung von bestimmte Objekte, Bahnhöfe usw. Der Km. Angaben für Bahnhöfe Zeigen der anfang der Bahnsteig.
3b	Kilometerangabe einer bestimmte Objekte, Bahnhöfe usw. Beim schwachgelbes Hintergrund dieser spalte handelt sich die Hl signale.
4	Gesamtlänge von der strecke von anfang bis zum Bahnhof korrespondiert mit der kilometertafel.

Explanation of the tables (columns).	
Table number	
1	Indicates the kilometer and hectometer posts along the line side.
2a	Maximum Line Speed from the corresponding kilometer post for Passenger trains. PZB Speed posts do have a bright yellow back ground. (See page 10.)
2b	Maximum line speed for tilting trains. (Class 612)
2c	Maximum Line Speed from the corresponding kilometer post for Freight Trains.
3a	List of station names and/or Junctions corresponding to the kilometer post. The Km. indication of stations represents the start of the platform
3b	Corresponding kilometer post to mentioned stations, objects and more. The soft Yellow background represents the area of Hl signalisation.
4	Total distance from point of commence.

DB 6257 - DB 6258 - DB 6645 - Dresden Hbf. - Hauptstrecke - Chemnitz Hbf. (IRE, Guterzüge.)

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
Zulassige Geschwindigkeit. Maximum Line speed.				Bahnhöfe / Haltestellen  Stations and stops  <i>(DB Streckennummer)</i> <i>(DB Track number)</i> <i>(DB 6258) [Ks]</i>	Am Km	Gesamt Länge
Ab Km	Norm Züge Km/h	Neige Züge Km/h	Guter züge. Km/h		At Km	Total distance
From Km	Reg. Trains Km/h	Tilting Trains Km/h.	Frght. Trains Km/h			
0.0	(30)	(30)	(30)	Dresden Hbf. (Tief) - Dresden Central Station (Submerged)	0.0	0.0
				Asig. - Exit Signal.	~ 0.1	
0.2	(40)	(40)	(40)	WE.: von Dresden Hbf. Hoch. Pl.: from Dresden Central Station Elevated.	0.2	
				Anschl. n Dr. Altstadt Gbf. / Abzw. Dresden Neustadt / Riesa (DB 6243) - Jcn. In: to Dresden Altstadt Freight Yard / Jcn. Out: Dresden Neustadt / Riesa (DB 6243)	1.2	
1.3					[HI]	[1.3]
	70	70	60			
1.9		80				
					[Ks]	[2.2]
				Hp. Dresden-Plauen Gl. 2 - Dresden-Plauen Station Trk. 2	2.9	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(70)	(80)	(60)			
3.5	80	90	80	Bü - LC.	3.8	
4.0	100	110	80	Deckungs- und Richtung Sig. [ 50 ZR2 ] - Anzeiger: <i>H = Hauptstrecke (IRE, Güterzüge).</i> Protection and Direction Signal. [ 50 ZR2 ] Indicator: <i>H = Mainline (IRE. Freight Trains).</i>	5.5	
				Abzw. Nach <i>Hainsberg / Hauptstrecke -</i> <i>Jcn. Out. To Hainsberg / Mainline.</i>	5.7	
				WE: Windberg Museumbahn. PI: Windberg Heritage line.	5.8	
				WA: Wartegleis - PO: Siding	6.8	
6.9	120	140	100	Asig. - Entrance Signal.	7.3	
				WE: Wartegleis. - PI: Siding	7.4	
7.5	120	140	100	Esig. - Entrance Signal.	9.0	
				WA: Freital Hainsberg Gbf. PO: Freital Hainsberg Freight Yard.	9.7	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(120)	(140)	(100)			
10.8				Asig. - Exit Signal.	10.3	
				WE: Fr. Hainsberg Gbf. - PI: Fr. Hainsberg Fr. Yard.	~ 10.5	
	100	110	90			
11.4						
	120	140	100			
12.1				Hp. Hainsberg West Gl. 2. - Hainsberg West Station Trk. 2	11.4	
	▼ 9					
				Esig. - Entrance Signal.	12.4	
				Anschl. von Fr. Hainsberg Gbf. Jcn. In. from Fr. Hainsberg Fr. Yard.	12.8	
				WA: Zum. Gl. 1 - PO. To trk. 1	12.9	
				WA: Zum Gl. 3, PO: To Trk. 3.	13.1	
13.2						
	90	100	70			
13.2						
	▼ 6					
				Bf. Tharandt. Gl. 2. - Tharandt Station Trk. 2.	13.6	13.6
				Asig. - Exit Signal.	13.7	
				WE; von Gl. 1 und Hauptgleis [ H ] PI: from Trk. 1. and Main track. [ h ]	13.9	
14.2						
	60	60	60			



1	2a	2b	2c	3a	3b	4
14.5	(60)	(60)	(60)			
	80	90				
16.1	▼ 6					
17.1	60	60				
17.8				Hp. Edle Krone. Gl. 1. - Edle Krone Station. Trk. 1	17.9	
	70	80	60			
				Edle Krone Tunnel - 122m.	18.1	
21.1	90	100	70			
23.5	100	120	80	Esig. - Entrance Signal.	24.4	
24.3	90	100	70	WA: Zum Gl. 3 - PO: To Track 3	24.9	
25.2				Hp. Klingenberg-Colmnitz Gl. 2. - Klingenberg-Colmnitz Station. Trk. 2.	25.3	25.3
				Asig. - Exit Signal.	25.5	
				WE: Von Gl. 3. - PI: From track 3.	25.7	
	120	140	100			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(120)	(140)	(100)			
				Bü - LC.	27.0	
30.4	▼ 9					
				Hp. Niederbobitzsch. Gl. 1. - Niederbobitzsch Station. Trk. 1.	30.9	
31.4	90	100	70			
34.0	▼ 7					
				Bü - LC.	34.2	
35.2	70	80				
				Hp. Muldershütten Gl. 1. - Muldershuetten Station Trk. 1.	35.7	
37.1	90	100				
38.1	100	120	80			
				Esig. - Entrance Signal.	38.6	
				WA: Freiberg Gbf. - PO: Freiberg Fr. Yard.	38.9	
				Bf. Freiberg. - Freiberg Station.	39.8	
				Asig. - Exit Signal.	40.3	
				WE: Freiberg Gl. 3, 4, Gbf. - PI: Freiberg. Trk. 3, 4, Fr. Yard.	40.6	
				Bü - LC.	43.5	
44.2	120	140	100			
				Hp. Kleinschirma Gl. 1. - Keinschirma Station. Trk 1.	45.2	
				Bü - LC.	45.4	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(120)	(140)	(100)			
				Hp. Frankenstein Gl. 1. - Frankenstein Station Trk 1.	49.6	
				Bü - LC.	49.9	
51.3	100	110	80			
52.5	110	130	90			
55.0	90	100	70			
				Esig. - Entranca Signal.	55.7	
				WA: Wartegleis - PO: Siding.	56.2	
				Asig. - Exit Signal.	57.0	
				WA: Wartegleis. - PI: Siding.	57.1	
				Hp. Oederon. - Oederon Station.	57.1	
				Bü - LC.	58.9	
				Bü - LC.	59.9	
60.3	80	90				
61.1	120	140	100			
63.6	100	120	80			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(80)	(90)	(70)			
63.6	▼ 9			Hp. Falkenau Gl. 1. (Sachs) - Falkenau Station Gl. 1. (Saxonian)	63.5	
63.7						
64.7						
65.6	80	90	70			
65.6	80	90	70			
				Esig. - Entrance Signal.	66.3	
				WA: Zum Gleis 2 - PO: To Track 2	66.9	
				Bf. Flöha Gl. 3 - Floeha Station Trk. 3.	67.1	66.1
				WE: Von Gleis 2. - PI: From track 2	67.6	
				WE: Von DB 6644. - PI: From DB 6644	67.6	
				Asig. - Exit Signal.	~ 67.3	
67.9	120	140	100			
69.1	▼ 9					
70.1	90	100	70			
				Esig. - Entrance Signal.	70.3	
				Anschl: Von Frankenberg (DB 6620) Jcn. In: from Frankenberg (DB 6620)	70.9	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
71.0	(90)	(100)	(70)	WA: Zum Gleis 3. - PO: To Track 3. Bf. Niederwiesa Gl. 1. -. Niederwiesa Station Trk. 1.  Asig. - Exit Signal.  WE: Von Gleis 3. - PI: From Track 3.	71.0	
	120	140	100		71.2	
71.9	120	140	100	WE: Von Gleis 4. - PI: From Track 4.	~ 71.5	
					71.6	
75.1	110	130	90			
75.9	90	100	70			
(76.0)				(DB 6258)		
(0.0)				(DB 6257)		
(3.0)				Hp. Chemnitz-Hilbersdorf Gl. 2 - Chemnitz-Hilbersdorf Station. Trk. 2.  Esig. - Entrance Signal.	0.4	
					2.7	
(78.5)				(DB 6257)		
				(DB 6645)		
78.5	(40)	(40)	(40)	Anschl. Von Döbeln und Leipzig. - Jcn. In. from Doebeln and Leipzig..  Chemnitz Hbf. - Chemnitz Central Station.  Asig. - Exit Signal.	78.9	78.5
					79.3	
					~ 79.5	



DB 6257 - DB 6258 - DB 6645 - Dresden Hbf. - Freital Dueben - Chemnitz Hbf. (RB, RE)

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
Zulassige Geschwindigkeit. Maximum Line speed.				Bahnhöfe / Haltestellen  Stations and stops  <i>(DB Streckennummer)</i> <i>(DB Track number)</i> <i>(DB 6258) [Ks]</i>	Am Km	Gesamt Länge
Ab Km	Norm Züge Km/h	Neige Züge Km/h	Guter züge. Km/h		At Km	Total distance
From Km	Reg. Trains Km/h	Tilting Trains Km/h.	Frght. Trains Km/h			
0.0	(30)	(30)	(30)	Dresden Hbf. (Tief) - Dresden Central Station (Submerged)	0.0	0.0
				Asig. - Exit Signal.	~ 0.1	
0.2	(40)	(40)	(40)	WE.: von Dresden Hbf. Hoch. Pl.: from Dresden Central Station Elevated.	0.2	
				Anschl. n Dr. Altstadt Gbf. / Abzw. Dresden Neustadt / Riesa (DB 6243) - Jcn. In: to Dresden Altstadt Freight Yard / Jcn. Out: Dresden Neustadt / Riesa (DB 6243)	1.2	
1.3					[HI]	[1.3]
	70	70	70			
1.9		80				
					[Ks]	[2.2]
				Hp. Dresden-Plauen Gl. 2 - Dresden-Plauen Station Trk. 2	2.9	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(70)	(80)	(70)			
3.5	80	90	80			
				Bü - LC.	3.8	
4.0	100	110				
				Deckungs- und Richtung Sig. [ 50 ZR2 ] - Anzeiger: <i>T = Zum Tharandt (S3).</i> Protection and Direction Signal. [ 50 ZR2 ] Indicator: <i>T = To Tharandt (S3).</i>	5.5	
				Abzw. Nach <i>Hainsberg / Hauptstrecke -</i> <i>Jcn. Out. To Hainsberg / Mainline.</i>	5.7	
				Hp. Fr. Potschappel Gl. 2. - <i>Fr. Potschappel Station Trk. 2.</i>	6.8	
6.8	110	130	90			
7.4	120	140	100			
				Hp. Freital-Deuben Gl. 2.. - <i>Freital-Dueben Station Trk. 2.</i>	8.7	
9.3	100	110	80			
				Hp. Freital-Hainsberg Gl. 2. - <i>Freital-Hainsberg Station Trk 2.</i>	9.9	
10.8	100	110	80			



1	2a	2b	2c	3a	3b	4
11.4	(100)	(110)	(80)			
	120	140	100			
12.1	▼ 9			Hp. Hainsberg West Gl. 2. - Hainsberg West Station Trk. 2.	11.4	
13.2						
	90	100	70			
13.2	▼ 6			Bf. Tharandt. Gl. 2. - Tharandt Station Trk. 2.  Asig. - Exit Signal.  WE; von Gl. 1 und Hauptgleis [ H ] PI: from Trk. 1. and Main track. [ h ]	13.6	13.6
14.2						
	60	60	60			
14.5	80	90				
16.1	▼ 6					
17.1	60	60				
17.8	70	80	60	Hp. Edle Krone. Gl. 1. - Edle Krone Station. Trk. 1	17.9	
				Edle Krone Tunnel - 122m.	18.1	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(70)	(80)	(60)			
21.1	90	100	70			
23.6	100	120	80			
24.3	90	100	70			
				Esig. - Entrance Signal.	24.4	
				WA: Zum Gl. 3 - PO: To Track 3	24.9	
25.2	120	140	100			
				Hp. Klingenberg-Colmnitz Gl. 2. - Klingenberg-Colmnitz Station. Trk. 2.	25.3	25.3
				Asig. - Exit Signal.	25.5	
				WE: Von Gl. 3. - PI: from track 3.	25.7	
				Bü - LC.	27.0	
30.4	▼ 9					
				Dsig. - Protection Signal.	30.8	
				Hp. Niederbobitzsch. Gl. 1. - Niederbobitzsch Station. Trk. 1.	30.9	
31.4	90	100	70			
34.0	▼ 7					
				Bü - LC.	34.2	
35.2	70	80				
				Hp. Muldershütten Gl. 1. - Muldershuetten Station Trk. 1.	35.7	
37.1	90	100				

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(90)	(100)	(70)			
38.1	100	120	80	Esig. - Entrance Signal.	38.6	
				WA: Freiberg Gl. 3, 4, Gbf. - PO: Freiberg Trk. 3, 4, Fr. Yard.	38.9	
				Bf. Freiberg Gl. 1. - Freiberg Station. Trk. 1.	39.8	
				Asig. - Exit Signal.	40.3	
				WE: Freiberg Gl. 3, 4, Gbf. - PI: Freiberg. Trk. 3, 4, Fr. Yard.	40.6	
				Bü - LC.	43.5	
44.2	120	140	100	Hp. Kleinschirma Gl. 1. - Keinschirma Station. Trk 1.	45.2	
				Hp. Frankenstein Gl. 1. - Frankenstein Station.	49.6	
				Bü - LC.	49.9	
51.3	100	110	80			
52.5	110	130	90			
55.0	90	100	70			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(90)	(100)	(70)			
				Esig. - <a href="#">Entranca Signal.</a>	56.7	
				WA: Wartegleis - <a href="#">PO: Siding.</a>	56.2	
				Asig. - <a href="#">Exit Signal.</a>	57.0	
				WA: Wartegleis. - <a href="#">PI: Siding.</a>	57.1	
				Hp. Oederon. - <a href="#">Oederon Station.</a>	57.1	
				Bü - <a href="#">LC.</a>	58.9	
				Bü - <a href="#">LC.</a>	59.9	
60.3	80	90				
61.1	120	140	100			
63.6	100	120	80			
				Hp. Falkenau Gl. 1. (Sachs) - <a href="#">Falkenau Station Gl. 1, (Saxonian)</a>	63.5	
63.6	▼ 9					
63.7						
64.7						
65.6	80	90	70			
				Esig. - <a href="#">Entrance Signal.</a>	66.3	
				WA: Zum Gleis 2 - <a href="#">PO: To Track 2</a>	66.9	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(80)	(90)	(70)			
				Bf. Flöha Gl. 3 - Floeha Station Trk. 3.	67.1	66.1
				WE: Von Gleis 2. - PI: From track 2	67.6	
				WE: Von DB 6644. - PI: From DB 6644	67.6	
				Asig. - Exit Signal.	~ 67.3	
67.9	120	140	100			
69.1	▼ 9					
70.1	90	100	70			
				Esig. - Entrance Signal.	70.3	
				Anschl: Von Frankenberg (DB 6620) Jcn. In: from Frankenberg (DB 6620)	70.9	
71.0	100	120	80			
				WA: Zum Gleis 3. - PO: To Track 3.	71.0	
				Bf. Niederwiesa Gl. 1. -. Niederwiesa Station Trk. 1.	71.2	
				Asig. - Exit Signal.	~ 71.5	
				WE: Von Gleis 3. - PI: From Track 3.	71.6	
71.9	120	140	100			
				WE: Von Gleis 4. - PI: From Track 4.	72.1	
75.1	110	130	90			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
75.9	(90)	(100)	(70)			
	90	100	70			
(76.0)				(DB 6258)		
(0.0)				(DB 6257)		
				Hp. Chemnitz-Hilbersdorf Gl. 2 - Chemnitz-Hilbersdorf Station. Trk. 2.	0.4	
				Esig. - Entrance Signal.	2.7	
(3.0)				(DB 6257)		
(78.5)				(DB 6645)		
				Anschl. Von Döbeln und Leipzig. - Jcn. In. from Doebeln and Leipzig..	78.9	
78.5	(40)	(40)	(40)	Chemnitz Hbf. - Chemnitz Central Station.	79.3	78.5
				Asig. - Exit Signal.	~ 79.5	



DB 6257 - DB 6258 - DB 6645 - Chemnitz Hbf. - Dresden Hbf. (Alle zug arten.)

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
Zulassige Geschwindigkeit. Maximum Line speed.				Bahnhöfe / Haltestellen  Stations and stops  <i>(DB Streckennummer)</i> <i>(DB Track number)</i> <i>(DB 6645) [Ks]</i>	Am Km	Gesamt Länge
Ab Km	Norm Züge Km/h	Neige Züge Km/h	Guter züge. Km/h		At Km	Total distance
From Km	Reg. Trains Km/h	Tilting Trains Km/h.	Frght. Trains Km/h			
79.5	(80)	(80)		Chemnitz Hbf. - Chemnitz Central Station.  Asig. - Exit Signal. [ F ] =Freiberg.  Abzw. Zum Döbeln und Leipzig. - Jcn. Out. to Doebeln and Leipzig.	79.3  ~ 79.2 ~ 79.2  78.9	0.0
<i>(78.5)</i>				<i>(DB 6645)</i>		
<i>(3.0)</i>				<i>(DB 6258)</i>		
3.0	100	100	80	Hp. Chemnitz-Hilbersdorf Gl. 1. - Chemnitz-Hilbersdorf Trk. 1.	0.5	
2.6		110				
<i>(0.0)</i>				<i>(DB 6258)</i>		
<i>(76.0)</i>				<i>(DB 6257)</i>		3.5
76.0	110	130	90			
75.5	120	140	100			



1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(120)	(140)	(100)			
72.0				Esig. - Entrance Signal.	72.5	
	100	120	80			
				WA: Zum Gl. 4 - PO: To Trk. 4	72.0	
				Bf. Niederwiesa Gl. 2.. - Niederwiesa Station. Trk.2 .	71.4	
				Asig. - Exit Signal.	71.2	
				WE: Von Gleis 4. - PI: From track 4.	71.1	
70.9	90	100	70	Abzw. Zum Frankenberg (DB 6620) Jcn.Out to Frankenberg (DB 6620)	70.9	
70.1	120	140	100			
				Esig. - Entrance Signal.	68.4	
66.9	▼ 8					
67.9	80	90	70			
				WA: Zum Gleis 1, 2, 3, 5, 6. - PO: To Trk. 1, 2, 3, 5, 6.	67.7	
				Bf. Flöha Gl. 4. - Floeha Station Trk. 4.	67.4	9.1
				Asig. - Exit Signal.	~ 67.1	
				WE: Von Gleis 1, 2, 3, 5, 6. - PI: From Track 1, 2, 3, 5, 6.	66.9	
66.0	90	100	80			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(100)	(110)	(80)			
65.6	100	110	80			
64.9	120	140	100			
64.6				Hp. Falkenau Gl. 2. - Falkenau Station Trk. 2.	64.7	
63.6						
62.4		▼ 8				
61.1	80	90	70			
60.4	90	100				
				Bü - LC.	59.9	
				Bü - LC.	59.0	
				Esig. - Entrance Signal.	57.8	
				Hp. Oederon Gl. 2 - Oederon Station. Trk. 2	57.3	
				WA: Zum Gutergleis. - PO: To Freight Loop.	57.2	
				Asig. - Exit Signal.	56.4	
				WE: Von Gutergleis. - Pl: From Freight Loop.	56.3	
55.0	110	130	90			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
52.5	(120)	(140)	(100)			
	100	110	80			
51.3	120	140	100			
				Bü - LC.	49.9	
				Hp. Frankenstein Gl. 2 - Frankenstein Station Trk. 2	49.8	
				Bü - LC.	45.4	
				Hp. kleinschirma. Gl. 2 - Kleinschirma Station. Trk. 2	45.4	
44.2	100	110	80			
				Bü - LC.	43.5	
				Esig. - Entrance Signal.	41.1	
				WA: Zum Freiberg Gbf. Gl. 3, 4, Gbf. - PO: To Freiberg Freight Yard.	40.6	
				Bf. Freiburg (Sachs) - Freiburg (Saxonia) Station Trk. 3, 4, Fr. Yard.	40.2	38,3
				Asig. - Exit Signal.	39.4	
				WE: Von Freiberg Gl. 3, 4, Gbf. - Pl: From Freiberg. Trk. 3, 4, Fr. Yard.	39.0	
38.1	90	100	70			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(90)	(100)	(70)			
37.1	▼ 7					
36.1	70	80	60			
				Hp. Muldenhutten Gl. 2. - Muldenhutten Station. Trk. 2	35.8	
35.2	90	100	70			
				Bü - LC.	34.2	
				Esig. - Entrance Signal.	31.6	
31.4	120	140	100			
				Hp. Niederbobritsch. Gl. 2 - Niederbobritsch Station Trk.2.	31.0	
				Bü - LC.	27.0	
26.9	▼ 9					
				Esig. - Entrance Signal.	26.2	
25.9	90	100	70			
				WA: Zum Gls. 2, Gutergleis - PO: To Trk. 2, Freight Loop	25.9	
				Bf. Klingenberg-Colmnitz. Klingenberg-Colmnitz Station.	25.5	
				Asig. - Exit Signal.	25.1	
				WE: Von Gls. 2, Gutergleis - PI: From Trk. 2, Freight Loop	24.7	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(70)	(80)	(60)			
22.6	▼ 8					
23.6	80	90	60			
21.9	90	100	70			
20.8	▼ 7					
19.2	70	80	60			
				Tunnel Elde Krone - 122m.	18.2	
				Hp. Elde Krone Gl. 2. - Elde Krone Station. Trk 2.	18.0	
17.1	90	100	70			
15.5	▼ 6					
14.5	60	60	50			
				Esig. - Entrance Signal.	14.5	
14.2	110	130	90	WA: Zum Gl. 1, Gutergleis. - PO: To Trk. 1, Freight Loop.	14.2	
				Bf. Tharandt. Gl. 3 - Tharandt Station. Trk. 3	13.8	64,7
				Asig. - Exit Signal.	~ 13.6	

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(100)	(110)	(80)	Abzw. Gutergleis zum Freital Hainsberg Gbf. Jcn. Out. branch line to Freital Hainsberg Freight Yard.	13.5	
13.2	120	140	100	WE: Von Gl. 1, Gutergleis. - PI: From Trk. 1, Freight Loop.	13.0	
12.4	▼ 10			Hp. Hainsberg West Gl. 1- Hainsberg West Station Trk. 1	11.6	
11.5	100	110	80			
				Hp. Freital-Hainsberg Gl. 1- Freital-Hainsberg Station Trk. 1.	10.1	
				Asig. - Exit Signal.	9.9	
9.4	120	130	100			
				Hp. Freital-Dueben. Gl. 1 - Freital-Dueben Station. Trk. 1	8.9	
7.7	110	130	90			
				Hp. Potschappel. Gl. 1. - Potschappel Station. Trk. 1	6.9	
6.8	100	110	80			

1	2a	2b	2c	3a	3b	4
	(70)	(80)	(60)			
5.2	▼ 7					
4.0	70	80	60			
				Bü - LC.	3.8	
				<i>[H]</i>	3.5	
				Hp. Dresden-Plauen. Gl. 1.- Dresden Plauen Station Trk. 1.	3.2	
				Dsig. - Protection Signal.	2.4	
				Abzw. Dresden Altstadt Gbf. Jcn. Out. Dresden Altstadt Freight Yard.	2.0	
				Asig. Dresden Altstadt Gbf. / Esig Dr. Hbf. Exit Signal Dresden Altstadt Freight Yard Entrance Signal Dresden Central Station.	1.4	
				Anschl. Dresden Altstadt Gbf. Jcn. In. Dresden Altstadt Freight Yard.	1.3	
				<i>[Ks]</i>	1.2	
	(40)	(40)	(40)	Abzw. Dresden Hbf. Hoch. Jcn. Out Dresden Central Station Elevated.	0.6	
	(30)	(30)	(30)	Dresden Hbf. Tief Kopfbahnhof. Dresden Central Station submerged Terminus.	0.3	78.2

